

第3章 1980年代におけるブラジル自動車・部品産業

著者	田中 祐二
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	研究双書
シリーズ番号	443
雑誌名	産業発展と産業組織の変化：自動車産業と電機電子産業
ページ	89-114
発行年	1994
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00013142

第3章

1980年代におけるブラジル自動車・部品産業

——国内市場停滞下での国際分業の展開——

第1節 1970年代までのブラジル自動車産業の発展

ブラジルにおける自動車産業の起源は、海外からの補修部品の調達によって国内で保有されている自動車を維持することが困難になった第2次世界大戦中に求めることができる。すなわち、この時期にこの国で自動車部品の生産が開始され、自国産の補修部品が徐々に供給されていった。このような状況は朝鮮戦争が終了し、軍事に動員されていたアメリカの産業が正常な状態に戻った1951年まで続いた。以後海外から自動車および自動車部品が調達可能になるが、今度は逆にブラジル国内に芽生えつつある産業にとって、当然のことながら、このことは死滅をも意味する危機的な状況をつくることになったのである。

1. 輸入禁止措置に基づく国内生産の展開(1967年まで)

ブラジルにおいては、基本的に2種の法律によって自動車産業が育成された。それは、1945年に組立ラインを設立していたスチュードベーカー(Studebaker)と国内で発展しつつあった部品企業を保護するために輸入禁止を打ち出したものと、国内の資金不足を緩和しながら産業を育成することを目的とした外

国資本の誘致に関するものであった。前者はブラジル銀行輸出入局(Carteria de Exportação e Importação—Banco do Brasil：略称CEXIM)通達第288号によって1952年8月に出され、国内の自動車部品産業によって生産されている104グループの品目リストにあがっている部品およびアクセサリーの輸入を禁止した。さらに、CEXIM通達第311号によって、1953年7月より完成エンジンおよび完成車(CKDを含む)の輸入が禁止された(正確には工業開発委員会[Comissão de Desenvolvimento Industrial：略称CDI]内の小委員会の計画に従って輸入許可ということ)。一方、後者は通貨審議会(Superintendência da Moeda e do Crédito：略称SUMOC)指令113号によって1955年1月に実施されたもので、ブラジル人企業家による国内投資を守るために、外国との安定した信用あるいは資金調達上の契約において1ドル=40クルゼイロの固定レートの利用を可能にすること、そして合弁形態を含む外国資本の直接投資を為替の上限なしで自由レートで許可することの2点を内容としている。

これらの基本政策に、1956年7月に大統領令第39412号により設立された自動車工業行政グループ(Grupo Executivo da Indústria Automobilística：略称GEIA)によって提出された「国産化計画」がつけ加わり、ブラジル自動車産業の軌道が敷かれた⁽¹⁾。

このような政策に反応して、1950年代末には第1表に示された自動車組立企業が出そろうことになる。当時乗用車を生産していたのは、FNM(Fábrica Nacional de Motores)、シムカ(Simca do Brasil)、ベマールグ(Vemag)そしてVW(Volkswagen do Brasil)の4社にみで、フォード(Ford Motor do Brasil)やGM(General Motors do Brasil)のアメリカ企業はトラックを生産しているにすぎなかった。第2表は1970年までの自動車生産台数を車種別にみたものである。これによれば、1957年の生産がわずか3万台であったのが1962年には19万台に激増している。これはもちろんブラジル政府による上記の政策が有効に機能していることを物語っているのであるが、1963年以降、停滞期に入る。

この点について、E・A・ギマランエス(Eduardo Augusto Guimarães)も指摘

第1表 ブラジルにおける自動車企業 (1962年)

(%)

企 業 名	パテントなど の 輸 出 国	資 本 比 率		生 産 車 の タイ プ
		ブラジル	外 国	
FNM	イ タ リ ア	95	5	大型トラック, 乗用車
フォード	ア メ リ カ		100	小型トラック, 中型トラック
GM	ア メ リ カ		100	小型トラック, 中型トラック
インターナショナル・ハーベスター	ア メ リ カ		100	中型トラック
メルセデス・ベンツ	ド イ ツ	50	50	中型トラック, 大型トラック, バス
スカニア・ベイビス	スウェーデン	66.7	33.3	大型トラック
シムカ	フ ラ ン ス	80	20	乗用車
トヨタ	日 本		100	ジープ
ベマーグ	ド イ ツ	82	12	ステーション・ワゴン, 乗用車
VW	ド イ ツ	20	80	ステーション・ワゴン, 乗用車
ウィリス・オーバーランド	ア メ リ カ	55	45	ステーション・ワゴン, ジープ
	フ ラ ン ス			

(出所) R. Gattás, *A indústria automobilística e a segunda revolução industrial no Brasil*, São Paulo, Prelo Editora, 1981, pp. 324, 380より作成。

第2表 1970年までの自動車生産台数

(単位: 台)

	乗 用 車	小型トラック	大型トラック	合 計
1957	1,166	10,871	18,505	30,542
1958	3,831	26,480	30,672	60,983
1959	14,495	41,959	39,660	96,114
1960	42,619	48,735	41,687	133,041
1961	60,205	54,886	30,493	145,584
1962	83,876	67,648	39,670	191,194
1963	94,764	55,397	24,030	174,191
1964	104,710	54,503	24,494	183,707
1965	113,772	46,456	24,959	185,187
1966	128,821	60,735	35,053	224,609
1967	139,260	54,421	31,806	225,487
1968	165,045	66,984	47,686	279,715
1969	244,379	63,073	46,248	353,700
1970	306,915	66,728	42,446	416,089

(出所) ANFAVEA, *Anuário estatístico 1957/1988*, 1989, p.65.

しているように、特に乗用車生産においては所得弾力性が高いにもかかわらず1962年以降所得のスローダウンが起こり、しかも乗用車の価格弾力性は低いにもかかわらずVWやベマーズは低価格大衆車で対処しようとしたこと、そして消費者金融システムが不十分であったことをその原因にあげることができる⁽²⁾。

2. 非価格競争に基づく生産拡大(1968年から70年代末まで)

こうした事態を打開するには以下のような合併・集中による自動車産業の再編と、それによるアメリカ企業の乗用車部門への参入を待たなければならなかった。1966年にクライスラー(Chrysler)がインターナショナル・ハーベスター(International Harvester)を取得してブラジル市場で乗用車生産を開始し、68年にVWがベマーズを、アルファ・ロメオがFNMをそれぞれ乗っ取り、さらに69年にフォードがウィリス・オーバーランド(Willys Overland do Brasil)を吸収した。その結果、自動車組立産業からブラジル資本がほとんど消滅したことに加えて、1968年のGMによる乗用車生産の開始とあいまっていわゆるアメリカ・ビッグスリーが乗用車生産を開始することになったのである。

この点は重要である。ブラジル経済で進行していた極端な所得集中は、ブラジルでこれまで展開されてきた低価格大衆車生産という戦略とまったく異質の、モデル数の拡大およびモデル・チェンジ頻度の増加を意味する製品差別化戦略を、これらのアメリカ企業がブラジルで展開することを可能にしたのであった⁽³⁾。こうして、一部の経済エリートによるほぼ毎年の買い替えと複数の乗用車所有を当て込んで、第2表で確認できるように再び生産が増加し始めたのである。

さて、このような状態は基本的に1970年代末まで続くが、以下に詳しく考察するように1980年代に入って深刻な危機がこの産業を襲うことになる。

第2節 1980年代における国内市場の停滞

すでにみてきたように、ブラジルの自動車産業は1950年代において実施された輸入禁止措置を含む国産化政策により順調に発展を遂げてきた。特に2度のオイルショックを経験し世界経済全体が落ち込んだ1970年代ですら、70年の41万6000台から80年の116万5000台へと目ざましい生産拡大を実現したのである。この急成長を保障したのが、すでに確認した1968年以降の非価格競争戦略への転換であった。

ところが、以下に考察するように、1980年代に入って事態は一変する。すなわち、これまでの成長がびたりと止まり一気に低迷期に突入するに至る。ここではその国内市場の停滞の態様を分析し、停滞の原因を明らかにすることを目的としている。

1. 1980年代における自動車国内販売の低迷と価格決定メカニズム

第3表は過去20年間のブラジルにおける自動車生産と販売市場の状況を示したものである。何よりもまず確認すべきは、1970年から80年にかけて生産台数がほぼ3倍近くに増加しているのに対して、81年以降後退し86年、88年、そして89年にやっと100万台にまで上昇したものの、この数値は1978年水準に戻ったにすぎず80年代の10年間は自動車生産の低迷期となった。さらに、国内販売に目を向ければ1979年、80年とそれぞれ101万5000台、98万台と上りつめたにもかかわらず、81年以降大きく低下し90年に至るまでついに79年の水準まで回復することはなかったのである。

そして、この国内市場の後退を補完し生産それ自体をかるうじて1970年代後半の水準に維持してきたのが輸出の拡大であった。輸出は1974年の6万5000台から76年の8万台、79年の10万6000台を経て80年には15万7000台に達している。1980年代にはこの水準を大幅に上回り上下の変動を繰り返した

第3表 1970年代および80年代における自動車産業

(単位: 1000台, 1000ドル)

	自動車生産	国内販売	輸 出	投資および再投資
1970	416.1 (306.9)			353,807
1971	517.0 (399.9)			369,631
1972	622.2 (471.1)			488,749
1973	750.4 (564.0)			569,855
1974	905.9 (691.3)	835.1	64.7	703,625
1975	930.2 (712.5)	858.5	73.1	769,351
1976	986.6 (765.3)	896.1	80.4	888,685
1977	921.2 (732.4)	853.0	70.0	1,004,639
1978	1,064.0 (871.2)	972.4	96.2	1,052,765
1979	1,128.0 (912.0)	1,014.9	105.6	1,232,702
1980	1,165.2 (933.2)	980.3	157.1	1,552,771
1981	780.9 (585.8)	580.7	212.7	1,951,003
1982	859.3 (672.6)	691.3	173.4	2,241,842
1983	896.5 (748.4)	727.7	168.7	2,296,660
1984	864.7 (679.4)	677.1	196.5	2,348,201
1985	966.7 (759.1)	763.2	207.6	2,360,356
1986	1,056.3 (815.2)	866.7	183.3	2,361,100
1987	920.1 (683.4)	580.1	345.6	2,429,584
1988	1,068.8 (782.4)	747.7	320.5	2,468,341
1989	1,013.3 (731.0)	761.6	253.7	
1990	914.5 (663.1)	712.7	187.3	

(出所) ANFAVEA, *Anuário Estatístico 1957/1990*, 1991, pp.65, 85, 97/同年鑑, 1957/1988, 1989, p.40より作成。

(注) 1. かつこ内は乗用車生産台数。

2. 投資および再投資は外国投資の累積額を示している。

がらも全般的には増加傾向を示した。すなわち、1970年代は国内販売および輸出がともに増加したのに対し、80年代は国内販売は低下し輸出は上昇するといった事態が現れ、81年、85年、87年、88年そして89年には、国内販売がそれぞれ58万台、76万台、58万台、75万台、そして76万台と低迷しているのを、輸出台数の21万台、21万台、35万台、32万台そして25万台が補うという明確な特徴を示している。

さて、このような国内消費の後退に直面したブラジル自動車産業の状態を、相対価格の推移、生産性、投資動向、価格決定メカニズムおよび価格構成などをみることにより、明らかにしていく。第4表は1961年から87年までに至る自動車における相対価格の動向を示したものである。これによれば、61年から74年までは着実に相対価格の低下がみられ、74年から80年までは上下の変動がありながらも低下傾向が見受けられるが、80年以降まったく低

第4表 自動車の相対価格指数

年		年		年	
1961	195.6	1970	132.4	1979	100.0
1962	179.4	1971	124.6	1980	84.5
1963	205.9	1972	119.4	1981	91.8
1964	197.1	1973	114.9	1982	101.8
1965	183.8	1974	106.3	1983	94.0
1966	154.4	1975	113.2	1984	86.2
1967	145.0	1976	100.7	1985	80.0
1968	147.1	1977	99.9	1986	82.0
1969	141.9	1978	100.0	1987	98.6

(出所) A. G. Guimarães, "A indústria automobilística na década de 80," *Pesquisa e Planejamento Econômico*, Vol. 19, No. 2, agosto 1989, p. 365 Tabela 4 より。

(注) この値はゼトゥリオ・バルガス経済研究所 (FGV) によって公表された総合物価指数 (Índice Geral de Preços-Disponibilidade Interna: IGP-DI) に対する相対価格指数である。

下していない。もちろん、こういった価格動向は生産規模の拡大と生産性の上昇に依存しているわけであり、すでにみたように前者における停滞傾向はこの価格動向と一致しその重要な原因とみることが可能である。

一方、第5表は1957年、60年、65年、70年および75年以降のブラジル自動車産業の生産性を、従業員1人当たりの自動車生産台数で示したものである。1957年当時その値は3.1を示していたのが65年には3.7、70年には6.3、そして75年には8.9と上昇しているが、以後若干下降して停滞している(もっとも1988年に9.5を記録しているが、これにしてもすぐ翌年の89年には8.6に下降しさらに90年には7.8にまで落ちるに至っている)。さらに、第3表における機械および設備への投資を示す「投資および再投資」の欄から明らかなように、対前年比率に示される投資の伸びは1975年以降まだかなりの成長率を保っているもののそれまでの勢いはなく、83年以降はまったく低迷している。このように、1976年以降の生産性の低下および設備投資の減速・停滞は、自動車の相対価格の推移に反映したのであった。

第5表 自動車産業の生産性

(単位: 台, 人)

	生産台数 (A)	雇用数 (B)	生産性 (A/B)
1957	30,452	9,773	3.1
1960	133,041	38,410	3.5
1965	185,187	49,456	3.7
1970	416,089	65,902	6.3
1975	930,235	104,556	8.9
1976	986,611	112,429	8.8
1977	921,193	111,514	8.3
1978	1,064,014	123,974	8.6
1979	1,127,966	127,081	8.9
1980	1,165,174	133,683	8.7
1981	780,883	103,992	7.5
1982	859,304	107,137	8.0
1983	896,462	101,087	8.9
1984	864,653	107,447	8.0
1985	966,708	122,217	7.9
1986	1,056,332	129,232	8.2
1987	920,071	113,474	8.1
1988	1,068,756	112,985	9.5
1989	1,013,252	118,369	8.6
1990	914,671	117,396	7.8

(出所) Sindicato dos Metalurgicos de São Bernardo Campo e Dadema, *Reestruturacao do Complexo Automotivo Brasileiro*, Março 1992, p.13, Tabela 2 および ANFAVEA, *Anuário Estatístico 1957/1990*, 1991, p.50より作成。

さて問題の1980年代のブラジルはインフレーションが激化し、年間消費者物価上昇率が80年、81年にはそれぞれ83%、106%となり、85年には227%、88年には682%と3桁の上昇率であったのが、89年にはついに1769%と4桁のインフレーションを記録している。その際、自動車価格はこのほとんどの期間において政府による価格コントロール下におかれていた。そこで、この10年間はどのようにして価格が決定されていたかをみておく必要がある。

第6表は価格コントロール政策の概要を表している。これによれば、1980年代の自由価格期間は1980年12月から82年9月までと84年8月から12月までの2回だけである。しかも、後者は価格の再調整実施後、各省連絡物価審議会(Conselho Interministerial de Preços:略称CIP)のチェックを受けなければならず、事前に認可を受ける必要はないとはいえCIPの監視下におかれている。

価格コントロール期間は、概ね1983年2月のCIP指令第13号による毎月の

第6表 自動車産業における価格コントロール政策

1967年	政府による規制開始
1980年12月	価格の自由化
1982年10月	事前許可による価格規制導入
1983年 2月23日	CIP指令第13号 ：毎月の価値修正率の90%を限度とする値上げ許可 ：83年7月16日以降、その限度を80%とする
1984年 3月～ 1984年 7月	コスト値上げ分についての再調査とCIPによる値上げの事前認可
1984年 8月	再調整：乗用車については、価格の再調整が実施後にCIPによって正当化されるような、監視下での自由化のシステムの導入（トラックおよびトラクターについては、認可システムの継続）
1985年 1月	再調整システムとCIPによる事前認可制の再導入
1985年 4月	CIPはコストの再調査における基準引下げを实地 ：実施30日後からの、人件費の引上げに関する6カ月ごとの再調査 ：OTN*における変動の80%を限度とする、固定費および一般支出の値上げに関する3カ月ごとの再調査 ：OTNにおける変動の80%を根拠にした、180日ごとの利幅の修正
1986年 2月	クルザード計画による価格の凍結
1986年11月	第2次クルザード計画
1987年 4月	大蔵省（デイルソン・フナロ）とANFAVEA間の議定書
1987年 7月	ブレッセル計画（87年8月に、IPI減税を通じた価格引下げと所得拡大）
1987年11月	新価格体系に関して政府と一致（CIP指令第132号による）
1988年 3月 4日	CIP指令第132号
1989年 1月	ヴェラン計画による価格凍結
1989年10月	カマラ・セトリアルのシステム
1989年11月23日	CIP指令第204号により、トラクターおよびコンバインの価格の自由化
1990年 3月	コロール計画により価格凍結
1990年 7月 2日	CIP指令第378号により、トラクターとコンバインを除く車両価格の自由化
1990年 8月 1日	CIP指令第432号による、トラクターとコンバインの価格自由化
1991年 1月	第2次コロール計画による価格凍結
1991年 4月	カマラ・セトリアルのシステム
1991年 6月 6日	CIP指令第466号により、乗用車および小型商用車はコントロール下におかれ、トラック、バス、トラクターとコンバインは監視下におかれる（製品別対応）
1991年 7月 5日	CIP指令第633号により、価格コントロール下の乗用車および小型商用車と価格監視下のその他の車両の価格表の作成
1991年 7月25日	CIP指令96号により、コンバインの価格自由化
1991年 9月 6日	CIP指令第81号により、トラクターを除く車両の価格自由化
1991年11月 5日	CIP指令第278号により、トラクターの価格の自由化

（出所）ANFAVEA, *Indústria Automobilística Brasileira : Contrôlo de Preços*. /A.G. Guimarães, "A indústria automobilística na década de 80," *Pesquisa e Planejamento Econômico*, Vol.19, No.2, agosto 1989, p.313 より作成。

（注）*OTN (Obrigações do Tesouro Nacional) は、価値修正付き国債であるORTN (Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional) が、1986年のクルザード計画時に一時価値修正制度が廃止されたため名称変更されたものであるが、1985年4月のCIPによる再調整基準としてあがっているOTNはORTNのミスプリと考えられる。

価値修正率の90% (80%)の限度内で、値上げが認可されるか、86年のクルザード計画、87年のブレッセル計画そして89年のヴェラン計画によって価格が凍結されるかいずれかであった。特に、サルネイ政権の下では1988年3月のCIP指令第132号により価格調整に一定の工夫がなされた。すなわち、以下のとおりである。価格調整の日は毎月30日であるが、その調整は当該月の12日までのコスト上の変動に基づいて行われるがゆえに、11日までのインフレ率は価格には反映するが12日から30日までのそれは反映されないことになる。このような方法に従えば自動車生産企業はこの分の損失を被ることになる。こうした事態を避けるために、30日に調整される価格は11日までの価格調整部分(値上げ部分)の平方根(ルート)をさらに加えて調整することになったのである⁽⁴⁾。いずれにしても、1980年代のインフレ激化の時期における自動車価格は総じてインフレ率を下回って設定されていたとみてよい。

この問題はすでに設定されている自動車価格を物価上昇率に合わせていか
に調整するかということであったが、さらに考察しておくべきは自動車価格
自体に占める各種税部分比率の高さである。第7表は税率と公定価格に占め
る税部分の割合を示している。税は、州税である商品流通税(Impôsto sobre
Circulação de Mercadoria : 略称ICM)、連邦税である工業製品税(Impôsto sobre
Produtos Industrializados : 略称IPI)をはじめ、社会総合計画(Programa de
Integração Social : 略称PIS)、そして社会投資基金(Fundo de Investimento Social
: 略称FINSOCIAL)があり、特に問題となるのは税率の大きい前2者である。
ICMもIPIもともに1960年以降徐々に上昇していき、前者は80年に入って
16%に、84年に17%に、そして90年には18%に引き上げられ、後者に至っ
ては80年に30%、82年に33%、86年には100%に引き上げられ以後下げられ
て87年に80%、そして順に45%、33%、37%、31%と推移している。した
がって、1986年は最も税率が高くなり、自動車公定価格に占める税部分の
割合はこの年には最大57.14%にまで膨れ上がっている。この年を除いても、
1980年代は最低が80年および81年の35.65%であり、消費者は法外の税負担
を強いられる結果となっている。

第7表 自動車価格における税の割合

年 月	税 率				(%) 税/公定価格
	ICM	IPI	PIS	FINSOC	
1960	4.80	10.00			12.13
1961	4.80	10.00			12.13
1962	4.80	10.00			12.13
1963	4.80	15.00			15.18
1964	6.00	15.00			16.46
1965	6.00	15.00			16.46
1966	6.60	18.00			18.77
1967	15.00	18.00			27.22
1968	16.00	24.00			31.46
1969	16.00	24.00			31.46
1970	16.00	24.00			31.46
1971	16.50	24.00	.75		33.20
1972	16.00	24.00	.75		32.71
1973	15.50	24.00	.75		32.20
1974	15.00	24.00	.75		31.69
1975	14.50	24.00	.75		31.22
1976	14.00	24.00	.75		30.70
1977	14.00	24.00	.75		30.70
1978	14.00	24.00	.75		30.70
1979	14.00	27.00	.75		32.20
1980	16.00	30.00	.75		35.65
1981	16.00	30.00	.75		35.65
1982	16.00	33.00	.75	.50	37.85
1983	16.00	33.00	.75	.50	37.85
1984	17.00	33.00	.75	.50	38.99
1985	17.00	33.00	.75	.50	38.99
1986 7	17.00	33.00	.75	.50	38.99
11	17.00	100.00	.75	.50	57.14
1987 4	17.00	80.00	.75	.50	53.29
5	17.00	80.00	.75	.50	53.29
8	17.00	45.00	.75	.50	43.63
1988 1	17.00	45.00	.75	.60	43.79
7	17.00	45.00	.65	.60	43.66
1989 1	17.00	45.00	.35	.50	43.02
4	17.00	33.00	.35	.50	38.39
9	17.00	33.00	.35	1.00	39.02
1990 1	18.00	33.00	.65	1.00	40.29
2	18.00	33.00	.65	1.20	40.55
4	18.00	37.00	.65	1.20	42.15
1991 3	18.00	37.00	.65	2.00	43.14
6	18.00	27.00	.65	2.00	39.01
11	18.00	37.00	.65	2.00	43.14
1992 4	12.00	31.00	.65	2.00	36.14

(出所) ANFAVEA, *Planejamento Econômico e Estatístico*, 22 maio, 1992, p.94.

以上みてきたように、1980年代の自動車国内販売の低迷は次のような要因によっている。

- (1)設備投資の停滞による生産性の後退である。これは自動車の相対価格の低下を阻止する要因になり、その結果、より低い所得層の需要を引きつけることを不可能にしてしまった。
- (2)ICMおよびIPIの税率が高く、その結果自動車価格を極端に押し上げる結果になっていることである。高率のインフレーション下で比較的価格は抑さえられ気味に設定されていたものの(このことは逆に自動車企業に負担をかけることになる)、とうてい消費者の手の届く水準ではなかったのである。

この状況はこれまでほとんど毎年のように自動車を買替え、しかも2台以上を所有していた一部の経済エリートをしてすら買い替え頻度あるいは所有台数を自粛せしめたのである。このことは、少なくとも所得の極端な集中を条件とした1968年以降の非価格競争戦略が、もはや成長を保障するものでなく逆に障害に転化したことを意味する。また、次節で詳しく考察するように自動車輸出は低価格大衆車生産および輸出はブラジル生産拠点が担うという国際分業の枠組みの中でのもので(現状では何らこのブラジル産業の発展を保障するものでない)、このままの状態では輸出それ自体も事態を開閉する契機になり得ないことになる。

2. 1980年代における自動車部品産業の成長

一般的に言って、自動車部品産業の発展は自動車組立産業の発展に大きく依存する。第8表は部品産業の投資、売上、輸出および国内販売市場構成の推移を示している。1980年代における自動車生産の停滞は、販売市場構成に変化を与え組付け市場比率の相対的低落の原因となった。1977年には72.8%を占めていたのが80年には65%、87年には51.3%にまで落ち込み、以後若干の回復をみせている。逆に、補修市場と輸出市場は1977年にはそれ

第8表 自動車部品産業における投資、売上、輸出および販売市場構成

(単位:100万ドル, %)

	投資	売上	輸出	販売市場構成			
				組付	補修	輸出	他
1974	574.4	2,500	165.0				
1975	229.2	2,683	247.9				
1976	290.5	3,178	286.8				
1977	325.3	3,347	489.7	72.8	18.5	3.1	5.6
1978	226.8	4,415	640.2	70.7	21.6	3.7	4.0
1979	264.7	4,897	717.7	71.2	19.5	4.0	5.3
1980	284.0	5,287	732.5	70.7	18.4	5.8	5.1
1981	226.4	4,351	825.2	65.0	21.6	6.2	7.2
1982	270.8	4,986	658.7	65.0	20.0	6.7	8.3
1983	189.4	3,758	799.4	62.8	22.7	9.2	5.3
1984	231.7	4,819	1,264.9	58.9	21.6	15.0	4.5
1985	254.3	5,541	1,396.6	60.3	22.5	12.7	4.5
1986	429.5	6,637	1,401.7	56.2	25.1	13.4	5.3
1987	440.0	8,338	1,679.0	51.3	27.2	16.3	5.2
1988	627.8	10,462	2,081.2	60.3	21.3	13.1	5.3
1989	1,061.0	15,544	2,119.7	59.7	24.8	10.2	5.3
1990	986.7	12,244	2,126.7	57.7	26.0	11.1	5.2

(出所) SINDIPEÇAS, *Desempenho do Setor Brasileiro de Autopeças 1974/1991*, 1992, より作成。

(注) 輸出額に関してはブラジル銀行貿易局 (CACEX) のデータに基づいて作成されており自動車組立企業による部品輸出を含む。

ぞれ18.5%, 3.1%であったのが81年には21.6%, 6.2%, 自動車国内販売が58万台と最低値を記録した87年にはそれぞれ27.2%, 16.3%上昇していった。

ここで、組付け市場比率の低下・補修市場比率の増加についてつけ加えておかねばならないのは、相対的に技術水準の優れた部品企業が組付け市場から補修市場へと転換することにより(たとえば、ノルジャ、フォリン、オリンピック、ランティフリ、ウルバ、ファナヴィド、ファコブラスなど)、これまで補修市場に部品を供給していた弱小企業が当該部門からドロップ・アウトし(たとえば、レモス、パンテラ、ブレダ、イメトラスなど)、部品企業の再編が起こったことである⁽⁵⁾。

さらに、組付け市場の低下・輸出市場の増加は、自動車組立部門と同様に、国内販売の低迷を輸出でカバーしているようにみえるが、部品輸出額の推移をみるとこれが完成車輸出の増加をはるかに上回る勢いで拡大していることに注目すべきである。その額は、1990年に至るまで82年と83年の後退を除

けば一貫して拡大しており、80年には7億3300万ドルであったのが84年には12億6500万ドル、88年には20億8100万ドル、そして90年には21億2700万ドルと激増しているのである。ところが、1981年までのいわば緩やかな拡大と84年以降の激増とは明確に輸出それ事態の性格を異にする。すなわち、前者の場合は完成車輸出と同様にさしたる設備投資の拡大を伴わず、ただ国内で売れないものを、後に紹介する政府による輸出促進政策の力を借りて輸出するといういわば国内市場を補完するにすぎないものであったが、後者は81年のショックを経出した結果、ブラジルの自動車部品企業が生き残るためには大々的に設備投資を実現し生産性と部品そのものの品質を向上させ、海外市場(特に先進国市場)に戦略的を置くべきであるとの認識の上になった輸出であった。

それゆえ、この部門の投資動向が1983年まで輸出増加に伴って拡大することなく、かえって後退傾向を示し、逆に84年以降は急拡大を示したのである。1984年には2億3200万ドルであった年間投資額は86年には4億3000万ドル、88年には6億2800万ドル、そして89年には10億6100万ドルにまで増加している。1984年の『バランソ・アヌアル』(*Balanço Anual*)誌は、自動車部品部門は組立部門の周期的危機から抜け出しかつ部品にもっと良い価格を付けるために、組立部門から自立しようとしていると報じた後、自動車部品工業会(Sindicato Nacional da Indústria de Componentes Para Veículos Automotores: SINDIPEÇAS)の会長であるペドロ・エベルハルト(P. Eberhardt)による、84年のこの部門の5%の黒字は輸出に依存しており輸出は部品部門の売上の3分の1以上を占めることになるだろうとの予測を紹介している⁽⁶⁾。また、1981年のショックと以後の立ち直りについて、1988年の『シンディペサス・ニュース』(*Sindipeças News*)誌は以下のように言う。すなわち、1981年の危機により部品企業は倒産の崖っぷちに立たされた。自動車産業からの部品購入スケジュールは50~60%削減され、結果約8万人(全体の3分の1)がレイ・オフされた。しかし、1987年には新車市場が危機であったにもかかわらず部品産業は5%の成長を維持し、約80億ドルの販売は主として補修市

場と輸出を通じて実現した⁽⁷⁾。さらに、部品産業の投資が拡大しつつある年の1985年11月6日付の『フォーリャ・デ・サンパウロ』(*Folha de São Paulo*)紙でその編集者のルイス・レオネル(L. Leonel)は、約26万人の労働者を雇用している自動車部品産業は、74年から84年までの輸出拡大に比べてオートメーション投資は微々たるもので、1600の企業が生産ラインにオートメーションを導入しないなら減びることになるだろう、と警告している。また、同じ紙面でエベルハルトは、経済社会開発銀行(Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social : 略称BNDES)の援助によって近代的な機械の導入に融資されないなら4~5年のうちにこの産業はすたれてしまうだろう、と言っている。さらに、これに対して、BNDESの総裁であるニルデマル・セクシェス(Nildemar Secches)は、1984年1月から9月までと85年の同期間とを比べれば、数値制御付工作機械の購入への融資は43%増加し、情報装置購入への融資の場合は104%増加している、と設備投資の拡大傾向を報告している⁽⁸⁾。いずれにしても、自動車部品産業の場合は、1981年の危機を教訓にして国内の組立企業に依存した構造から抜け出して、海外市場に目を向けるために大々的に設備投資に乗り出す準備を着々と進めていたのである。

以上の分析によりまとめると次のようになる。すなわち、1980年代の国内販売の低迷は、60年代後半以降の極度の所得集中を条件にしたブラジル自動車産業の非価格競争戦略がもはや発展戦略としての役割を終え、したがってその不可欠の前提である所得集中それ自体発展に対する障害に転化したことを意味している。問題は、このような事態に直面して自動車部門も部品部門もともに輸出にその活路を見いだそうとしているが、1980年代(特に84年以降)に起こった輸出拡大過程には両部門の間で相違が存在していることである。すなわち、部品部門にあっては設備投資の拡大を通じて生産性の向上と品質改善をベースにした輸出であったのに対して、自動車部門ではそれが国内販売の単なる補完物にすぎないということであった。この点は、さらに、これら両部門の国際分業におけるブラジルのポジションを規定することになる。

第3節 ブラジルにおける自動車および自動車部品輸出と 国際分業

ここでは、ブラジルの自動車および自動車部品をめぐる国際分業の展開を通じて、これまで問題になってきた自動車組立部門(完成車輸出)と自動車部品部門の輸出の違いを考察していく。もっとも、これらの輸出はブラジル政府による工業製品輸出促進政策と不可分に結びついたものであるがゆえに、まず政策そのものを簡単にみておく。

1. 輸出促進政策と自動車および自動車部品輸出

ブラジルにおいて特に工業製品の輸出促進政策が導入されるのはカステロ・ブランコによる軍事政権が始まった1964年以降であった。そして、それ以降施行されてきた輸出促進政策の基本は国内の税を免除することによって輸出競争力をつけることを目的とするクレジット・プレミオ(Crédito Prêmio)と輸出品生産用の機械や部品などの輸入許可あるいは輸入税の引下げを行うドローバック(Drawback)の2点に集約することができる。具体的には以下のとおりである。①1964年11月の法律第4502号により、輸出に対するIPIの免除を規定した。②1965年3月の大統領令第491号は、上記の特典を拡大し、これを工業品の輸出に対する本当の補助金とした。③多くの州は、一次産品を含む種々の商品の輸出に対して、ICMを免除ないしは少なくとも減額した。④1966年1月の大統領令第37号により、企業は輸出製品に含まれる原材料や部品などに課された輸入税の還付を請求できることとなった。⑤1965年6月の法律第4663号により、企業は所得税の申告に当たって、その課税対象利益から、総売上高に対する輸出額の相当割合を控除できることとなった。⑥1971年9月の大統領令第1189号により、工業製品のメーカーは、ブラジル国内に相似品が存在すると否にかかわらず、また輸入税およびIPI免

第9表 BEFIEX—工業製品別計画の成果 (1972年1月～1984年9月)

(単位: 100万ドル)

製 品	計 画 数	輸出契約 (FOB)	機械・設備輸入	部品及び原材料輸入
非 金 属 鉱 物	5	23	9	1
冶 金	17	561	1,397	7
機 械	14	1,219	66	133
電気・通信機器	25	769	69	81
輸 送 機 器	44	11,307	642	1,645
紙およびボール紙	8	511	360	11
ゴ ム	4	321	60	70
化 学 製 品	7	123	11	2
薬 品	2	0	0	0
プラスチック製品	8	172	4	0
織 維	37	1,262	73	19
は き も の	23	443	2	2
食 品	9	440	25	6
木材および家具	7	259	16	2
そ の 他	19	121	15	8
合 計	259	17,531	2,749	1,987

(出所) Ministério da Indústria e do Comércio, *Conselho de Desenvolvimento Industrial: Relatório Anual*, 1984, p.104, Tabela 143より。

除で、その輸出の前年比増加額の100%まで、外国設備を輸入できることとなった⁽⁹⁾。

そこで、自動車産業は輸出額に対する一定比率(ICMが17%, IPIが13%)の免除により、1971年には合計して輸出額の62%, 75年には67%のインセンティブを得たのである⁽¹⁰⁾。

さらに、1972年5月15日に法律第1219号(88年5月19日法律第2433号により再導入)により輸出特別計画の税恩典制度(Comissão para Concessão de Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação : 略称BEFIEX)が導入された。これは、工業製品生産者(企業)が輸出計画(大抵は10年)を提出し認可されれば以下のような規定のもとでインセンティブを得る、というものである。

- ①機械、設備、装置および道具(以上新品、中古品にかかわらず)、セット、パーツ、コンポーネントおよびアクセサリーに課せられるIPIおよび輸入税は、70～90%だけ免除される。

- ②原材料、中間財の輸入におけるIPIおよび輸入税は50%だけ免除される。
- ③この恩典を受けた年間輸入額は、輸入品の年平均「純価額」(Net Value)の3分の1を超えてはならない。「純価額」とは、輸出品の製造に使用された特別税待遇での輸入コンポーネントおよびパーツの価額を減じた、承認工業製品輸出金額のF.O.B.価額をいう。
- ④この恩典を受ける資格のある製品数量(ドローバック・システムのもとで輸入される製品を含む)は、当該企業あるいは同一輸出プログラムの中の企業群による総輸出F.O.B.価額の50%を超えてはならない⁽¹¹⁾。

そして、自動車産業がBEFIEEXを利用するには価格基準における国産化率が、乗用車で85%、多用途車で82%、ジープで95%、バスで82%、トラックで80ないし78%となっている⁽¹²⁾。組立企業はほとんどがこの計画に参加したが、トヨタとブーマのみが計画書を提出しなかった。第9表に示されているように、1984年9月までの成果は輸出契約額(F.O.B.価額)で輸送機器部門が113億700万ドルとなり、合計輸出契約額175億3100万ドルの64.5%を占めている。

2. 自動車輸出と部品輸出における国際分業上の相違

以上みてきたように、ブラジルにおける自動車および自動車部品輸出は政府による輸出促進政策を利用することによって大きな成果を上げたといえる。さて、そこでその輸出状況を輸出地域別にみることによって両者の国際分業上の違いを考察していく。

第10表は1987年および88年の完成車輸出の状況を示している。自動車輸出においては圧倒的に乗用車輸出が多い(1987年では全輸出台数34万6000台のうち27万9000台で81%、88年は32万台のうち22万6000台で71%)。そこで、乗用車について考察していくと、ラテンアメリカ地域への輸出が最も大きな比重を占め、つづいて北アメリカ、ヨーロッパが多い。これを対先進地域輸出と対発展途上地域輸出に分けると、1987年には前者が52%、後者が48%、そ

第10表 国別自動車輸出 (1987, 88年)

(単位: 台)

国 名	乗 用 車		小型トラック		大型トラック		合 計	
	1987	1988	1987	1988	1987	1988	1987	1988
南アメリカ合計	99,038	103,130	8,310	10,412	7,321	8,690	114,669	122,241
アルゼンチン	29,919	44,987	961	867	160	5	31,040	45,859
ボリビア	245	300	404	415	1,341	667	1,890	1,382
チリ	4,756	7,700	5,295	7,022	3,233	5,173	13,284	19,895
コロンビア	7,584	7,410	54	18	1	277	7,639	7,705
エクアドル	3,161	3,282	1	40	442	200	3,604	3,522
パラグアイ	905	515	382	699	364	658	1,651	1,872
ペルー	2,769	948	57	244	1,314	842	4,140	2,034
ウルグアイ	13,901	7,841	978	912	561	826	15,440	9,579
ベネズエラ	35,793	30,140	1	49	-	8	35,794	30,197
その他	5	16	177	146	5	34	187	196
中央アメリカ合計	3,295	3,551	4,540	3,307	1,181	819	9,016	7,677
北アメリカ合計	73,941	67,005	56	21	9,858	8,106	83,855	75,132
カナダ	21,122	8,783	-	-	603	840	21,725	9,623
アメリカ	52,819	58,222	56	21	9,255	7,265	62,130	65,508
メキシコ	-	-	-	-	-	1	-	1
ヨーロッパ合計	71,878	43,403	26,445	44,285	219	15	98,542	87,703
西ドイツ	1	21	1,803	5,783	-	3	1,804	5,762
ベルギー	-	-	657	789	-	-	557	789
デンマーク	1,123	242	-	4	-	-	1,123	246
フランス	-	10	3,272	6,910	-	-	3,272	6,920
オランダ	-	-	458	1,019	-	-	458	1,019
アイスランド	-	-	-	-	-	-	-	-
イタリア	438	294	16	25	-	-	454	319
イタリヤ	69,119	41,681	16,168	23,680	31	-	85,318	65,361
スウェーデン	-	-	-	198	188	12	188	210
スイス	289	1,065	1,992	1,844	-	-	2,281	2,909
その他	908	90	2,179	4,078	-	-	3,087	4,168
アフリカ合計	1,528	2,023	921	1,222	764	1,346	3,213	4,591
アンゴラ	108	270	135	88	432	320	675	678
アルジェリア	758	822	-	48	-	-	758	870
カナリア諸島	-	46	-	-	-	-	-	46
リベリア	81	120	17	28	6	16	104	164
リビア	2	40	-	-	-	2	2	42
ナイジェリア	445	555	543	427	32	488	1,020	1,470
ザイール	-	31	2	35	8	32	10	98
その他	134	139	224	596	286	488	644	1,223
アジア合計	29,850	7,231	4,298	13,329	2,040	2,389	36,188	22,949
サウジアラビア	3	-	1,346	2,932	1	177	1,350	3,109
中国	854	219	13	1,008	211	2	1,078	1,229
インドネシア	-	-	-	-	1,474	1,480	1,474	1,480
イラク	28,885	6,891	-	-	1	61	28,886	6,952
クウェート	28	-	425	787	16	93	469	880
マレーシア	-	-	-	-	210	527	210	527
オマーン	-	-	-	108	-	5	-	113
台湾	-	-	1,645	6,912	-	-	1,645	6,912
その他	80	121	869	1,582	127	44	1,076	1,747
オセアニア合計	-	8	-	78	72	97	72	183
オーストラリア	-	-	-	-	60	97	60	97
ニュージーランド	-	-	-	74	12	-	12	74
その他	-	8	-	4	-	-	-	12
総 合 計	279,530	228,360	44,570	72,654	21,462	21,462	345,555	320,476

(出所) ANFAVEA, Anuário Estatístico 1957/1988, 1989, pp. 95-96.

第11表 自動車および自動車部品の企業別・仕向地別輸出比率 (1987年)

(%)

	本 国	ヨーロッパ	北アメリカ	ラテン アメリカ	そ の 他
フィアット：98.3%					
乗 用 車	83.6	84.6		14.5	0.9
商 用 車	67.6	92.9		3.7	3.5
エンジンとその部品	70.2	70.2	27.4	2.4	
そ の 他 の 部 品	39.2	39.2	17.5	43.3	
合 計	78.0	82.8	4.9	11.2	1.1
フォード：92.6%					
乗 用 車				99.7	0.3
商 用 車	88.4		88.4	11.6	0.0
エンジンとその部品	88.5	11.2	88.5	0.3	0.0
そ の 他 の 部 品	85.8		85.8	14.0	0.3
そ の 他	80.9	19.1	80.9		0.0
合 計	83.3	15.3	83.3	1.4	0.0
GM：57.6%					
乗 用 車				100.0	
エンジンとその部品	100.0		100.0		
そ の 他 の 部 品	27.0		27.0	62.2	10.8
合 計	20.5		20.5	74.7	4.8
メルセデスベンツ：83.7%					
商 用 車			69.1	11.1	19.8
エンジンとその部品			16.8	31.4	51.7
そ の 他 の 部 品			35.3		64.7
合 計			59.0	12.3	28.7
スカニア：73.9%					
商 用 車				100.0	
エンジンとその部品		80.3		19.7	
そ の 他 の 部 品		21.3		78.7	
合 計		22.5		77.5	
ボルボ：93.0%					
商 用 車	13.0	15.8		69.9	14.3
VW：93.5%					
乗 用 車			67.1	4.4	28.5
商 用 車			46.3	50.2	3.5
エンジンとその部品			2.7	76.5	20.9
そ の 他 の 部 品	4.8	4.6	9.1	54.8	31.3
合 計	0.4	0.4	59.8	12.4	27.3
合計：94.0%					
乗 用 車	36.5	36.9	36.8	10.3	16.0
商 用 車	41.5	30.6	36.0	26.3	7.1
エンジンとその部品	72.9	35.5	56.9	5.1	2.5
そ の 他 の 部 品	13.4	9.2	16.9	48.3	25.5
そ の 他	80.9	19.1	80.9		0.0
合 計	50.6	30.6	48.0	11.7	9.8

(出所) 第4表に同じ, p.372, Tabela 8.

して88年はそれぞれ49%, 51%となっておりほぼ両地域への輸出が均衡している。

そこで次に, 第11表によりその状況を企業別に各輸出地域比率でみると, 先進国への乗用車輸出を大々的に展開しているのはフィアットの対本国輸出

(84%)およびVWの対北アメリカ輸出(67%)だけであって、フォードおよびGMに至ってはほぼ100%をラテンアメリカへ輸出している。そして、問題は対本国輸出を行っている2社ですら本国の親会社との補完関係(分業関係)という枠組みの中で輸出をしているにすぎない、ということである。1989年5月31日号の『エザメ』(EXAME)誌は、フィアットが輸出収入の上にクレデイト・プレミオ15%がつくBEFIEEX契約(1986年1月から4年間で19億7000万ドルの輸出)を遂行中だったが、契約最後の年に対ベネズエラ、イラク輸出が失敗した件に関連して、次のように述べている。フィアットの輸出販売のためにブラジル・フィアットは親会社が提供している保障の下で保護されてきた。ブラジルで生産されているウノ、エルバおよびフィオリノは南アメリカに排他的な領地を持たされている。また、ミナス・ジェライス州ベチンの工場は、ヨーロッパや南アメリカへのフィオリノの唯一の輸出拠点となる予定である¹³⁾。

VWもまた同様の補完関係を本社および他の在外拠点とで形成している。「もっとも包括的な世界戦略を持っているのはフォルクスワーゲンである。同社は、ブラジル産のキットを発展途上国に供給し、ヨーロッパとアメリカの『高級車』にはドイツ産の車を供給しており、アメリカの『大衆市場』では、ドイツ、ブラジル、メキシコで生産した部品をアメリカで組み立ててカバーしている。ブラジルとメキシコの不況が長びき、アメリカでは特殊な問題があるため、フォルクスワーゲンの多国籍化計画は窮地に陥っているが、長期的に見た場合には、ブラジルとメキシコできわめて有利な立場に立っており、そこからの大きな利潤によって最強の多国籍企業のひとつになる可能性がある」¹⁴⁾。これは、アルトシュラー(A. Altshuler)やアンダーソン(M. Anderson)らの考察であるが、つけ加えるならブラジル産の「大衆車」(単に部品でなく完成車形態で)がカナダおよびアメリカに供給されていることである。

いずれにしても、このように多国籍自動車企業は親会社あるいは在先進国子会社からの供給と、ブラジル拠点のような在発展途上国からの輸出との間には明確な分業関係(=補完関係)を形成しており、ブラジルで生産され輸出

第12表 シリンダー類、ブレーキおよびピストンの仕向地別輸出 (1987, 88年)

(単位: 1000ドル)

部 品	年	北アメリカ	ヨーロッパ	アジア・ アフリカ	ラテン アメリカ	その他	合 計
シリンダー	1987	55,325	8,690	1,830	14,693	10,301	90,839
	1988	90,517	13,901	1,853	23,461	14,028	143,760
ブレーキ	1987	56,715	10,040	1,015	5,030	1,637	74,437
	1988	65,138	13,578	1,898	4,168	2,907	87,689
ピストン	1987	25,082	4,758	417	3,179	3,407	36,843
	1988	35,986	8,150	1,287	3,576	3,586	52,585

(出所) CASEXのマイクロ・フィッシュより作成。

される自動車は発展途上国向けかつ先進国の大衆市場向けのものであり、したがって輸出用といえども何らイノベーションを伴わない低価格車となるのである。

ところが、自動車部品の輸出はこのような状況とは大きく異なっている。もう一度第11表に目を向けて、エンジンおよびエンジン部品の輸出先をみるとほとんどが対先進国向けであることが分かる。この表に掲げられている企業全体で、ヨーロッパに35.5%, そして北アメリカへ56.9%, 合計で92.4%となっている。第12表はエンジンおよびエンジン部品以外の主要輸出品の相手地域別輸出状況を示している。まず、シリンダー類では先進地域(北アメリカおよびヨーロッパ)への輸出比率が1987年には70%, 88年には73%, ブレーキの場合それぞれ90%, 90%, そしてピストンではそれぞれ81%, 84%となっており、主要部品のほとんどが先進地域に輸出されている。たとえば、北アメリカにおいてフォードはサンダーバードに、GMはキャヴァリアにブラジル製エンジンを搭載し(GMは1988年には2万基ブラジルか

ら輸入)、クライスラーはブラジル製のフロント・ガラスやブレーキを使用している。

このように、ブラジルの自動車部品産業は、上にみた輸出促進政策をベースにしているとはいえ、先進地域市場でその部品企業と競争を展開しており、そのために常に価格および技術・品質に関わる改善努力の必要に直面しながら輸出を増加させていったのである。だから、大々的に設備投資を拡大したのである(第8表で確認した84年以降の投資数値の急上昇はこのような諸関係を表していたのである)。したがって、この部門の輸出は国内市場の停滞による売れ残りをブラジル周辺国の補修用部品市場に供給するといった消極的なものではなく、外資系、ブラジル系を問わず中堅クラス以上の企業は海外市場にその戦略の比重を移していることを示しているのである。

一方、完成車の場合はこのようなダイナミズム持ったものではなく、先に考察したように低品質・低価格車のブラジルからの輸出は本国の本社や在先進地域拠点からの高品質・高価格車輸出を補完する役割を担ったものであり、それゆえ1980年代のこの部門の生産性も投資も共に低迷したものとなっているといえる。もっとも、低価格車の供給といえどもブラジルのようなインフレ率の高い国は、ブラジル通貨(現在はクルゼイロ)の対ドル・レート of 切下げ幅をインフレ率が上回ればその分輸出価格の上昇となって表れ、その結果突然ある国への輸出が停止するということも起こり得る。先に紹介した『エザメ』誌の、フィアットによる対ベネズエラ輸出の失敗の報道はこの点に関係している。ここに、着実に設備投資を行い生産性を引き上げることなく、親会社の庇護の下で輸出を展開しているブラジル自動車組立企業の脆弱性が浮き彫りになる。

3. 世界経済のブロック化とブラジル自動車部品企業の新しい展開

ブラジルからの自動車部品の輸出において、相手先別にみた輸出額は圧倒的にアメリカが多く50%以上を占めている。1989年においては、アメリカ

が59.47%, イギリスが7.64%, 旧西ドイツが5.1%, アルゼンチンが4.3%, イタリアが2.87%, そしてメキシコが2.64%であった。ところが, 1990年においては対メキシコ輸出が急拡大し, アメリカの10億8600万ドル(51.5%)に次いで第2位に浮上し, その額は1億9900万ドル(9.33%)となった。

これは北米自由貿易協定(North American Free Trade Agreement : 略称 NAFTA)をにらんだメキシコ経済の活況によるもので, 特に自動車国内生産が急速に拡大し, 1990年の実績は54万1999台の生産のうち27万6859台が輸出にまわされている。このような状況の下で, ブラジルからの対メキシコ自動車部品輸出が増加し, シリンダー・ブロック, シリンダー・ヘッド, クランク・ケースなどが4000万ドル, トランスミッション・ケースが3500万ドル, アクセサリーが1950万ドル, クランクシャフトが1200万ドル, そしてロッドが910万ドルであり, 以上で全メキシコ輸出の68.85%を占めている¹⁵⁾。

この場合, 次のような2つの動きが存在する。ひとつは, ブラジルにおいて成立している組立企業との関係のメキシコへの移転である。TRWによる90年の輸出の92%がメキシコの組立企業に供給されており(89年の2倍), とりわけメキシコVWにステアリング・ギアとエンジン・バルブを輸出している。また, メタル・レーベは対メキシコ輸出においてピストンとベアリングあわせて400万ドルをメキシコVWに排他的に供給している¹⁶⁾。

2つめの動きは, ブラジル企業の対外直接投資とそれに伴う輸出形態の変化である。NAFTAが成立すれば, 関税率の引下げによりブロック内の総生産は6兆ドルに上り, 3億6000万人の人口をもち, 貿易額は2000億ドルになるとみられている。この経済効果に敏感に反応したのがメタル・レーベであった。1989年にアメリカのサウスカロライナ州に設立したピストン・プラントは年産24万本で操業し始めたが, 開業2カ月後に50万本に修正し, キャタピラー, カミンスおよびマックへ組付け用ピストンを供給する一方, スウェーデンのボルボおよびスカニアへ輸出している。さらに, インディアナ州ではKSと共同でベアリング生産子会社をつくり, これを対メキシコ輸出の拠点にしようとしている¹⁷⁾。

最近では、コファップとフレイオス・バルガが南米共同市場(Merco Sul)にらんで、アルゼンチンの企業を取得した。これは、メタル・レーベのように外国に投資することによって輸出を拡大しようとするものであるとされている¹⁸⁾。

いずれにしても、自動車部品企業の輸出戦略は単にブラジルからの輸出にとどまらず、世界経済のブロック化に誘発された対外直接投資を通じて展開されている。

以上より明らかになった点は次のようになる。

- ①まず、ブラジル自動車産業にとって1980年代は転換期を意味する。すなわち、1960年代末以来の一部の所得層に的を絞った非価格競争戦略が何ら成長を保障するものでなくなり、むしろ障害に転化したということである。
- ②そこからの脱出の兆候は今のところまったくない。たかだかこれらの多国籍企業ブラジル子会社は、親会社の世界戦略の枠組みの中で輸出を展開して国内販売不振を補おうとしているにすぎない。
- ③一方、自動車部品企業は設備投資の拡大により国際競争力を徐々につつあり、輸出拡大も対先進国組付け用部品供給としての性格が強い。
- ④また、世界経済のブロック化はブラジル資本の部品企業の対外直接投資を促し、在外生産拠点を通じた部品輸出という新たな国際分業の展開をみせている。
- ⑤とはいえ、このミクロ的対応はブラジルの経済発展を保障するものとは考えにくい。すなわち、所得格差やインフレーションのマクロ的難問が解決しない限り、こういった自動車部品産業の成長戦略がブラジル経済の発展に結びつかないといえる。

〔注〕

- (1) R. Gattás, *A indústria automobilística e a segunda revolução industrial no Brasil*, São Paulo: Prelo Editora, 1981, pp.85, 127, 165, 199-200.

- (2) E.A. Guimarães, "A dinâmica de crescimento da indústria de automóveis no Brasil:1957/1978," *Pesquisa e planejamento econômico*, Vol.10, No.3, dezembro 1980, pp. 789-792.
- (3) R.O. Jenkins, *Transnational Corporations and Industrial Transformation in Latin America*, London: Macmillan, 1984, p.71/ R.O.Jenkins, *Dependent Industrialization in Latin America :The Automotive Industry in Argentina, Chile,and Mexico*, New York: Praeger, 1977, pp.31-38.
- (4) Ministério da Fazenda, *Veículos automotores—estabelece normas aos reajustes de seus preços: Portaria N.132*.
- (5) 田中祐二「ブラジルにおける自動車産業の発展」(『アジア経済』第31巻第1号 1990年1月)37～40ページ。
- (6) *Balanço Anual*,1984.
- (7) *Sindipecas News*, September 1988, p.10.
- (8) *Folha de São Paulo*, 6 novembro,1985.
- (9) M・シモンセン(水野一・堀坂浩太郎訳)『ブラジル経済の奇跡』新世界社 1974年 123～124ページ。
- (10) U.N., *Transnational Corporations in the International Auto Industry*, ST / CTC / 38, New York, 1983, p.116.
- (11) International Bureau of Fiscal Documentation, *Supplement No.78*, December 1989, p.84.(Brazil)
- (12) Guimarães, "A dinâmica de crescimento da indústria de automóveis no Brasil:1957/1978," p.506.
- (13) *EXAME*, 31 maio, 1989, p.43.
- (14) A・アルトシュラー,D・ルース他著(中村英夫・大山晃人他訳)『自動車の将来』日本放送出版協会 1985年 222ページ。
- (15) SINDIPEÇAS, *Sindipecas Notícias*, No.205, julho 1991, p.5.
- (16) *ibid.*, p.6.
- (17) *ibid.*, p.7.
- (18) *Exame Melhores e Maiores*, agosto 1992, p.122.